BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok III Nr.11 (22) Listopad r.1947

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w październiku 1947r.- (BIM) Łączny przeładunek miesiąca sprawozdawczego w wysokości 1.052.356 ton wykazuje wobec poprzedniego miesiąca zniżkę o ok. 6%. Zniżka ta dotyczy zarówno przywozu jak i wywozu, jednak w większej mierze zaznacza się w przywozie, który w ogólnej sumie 321.081,6 t spadł w porównaniu z poprzednim miesiącem o ok. 10%, podczas, gdy spadek wywozu, liczącego w miesiącu sprawozdawczym 731.274,7 t, wynosi w porównaniu z poprzednim miesiącem 5%.

Podczas gdy cyfry importowe wykazują zmienne fluktuacje w ciągu ostatnich miesięcy, to wywóz przedstawia tendencję zniżkową już od sierpnia. Niemniej w obrotach, które w miesiącu sprawozdawczym spadły w porównaniu z rekordowym miesiącem lipcem b.r. o 8%, zniżka importu osiąga 12%, podczas gdy spadek wywozu 6%.

Spadek przeładunków wobec poprzedniego miesiąca w znacznie wyższym stopniu dotknął port gdański niż Gdynię: wyniósł on bowiem w Gdyni zaledwie 1%, natomiast w Gdańsku przeszło 10%. W związku z tym podział przeładunków pomiędzy portami przesuwa się na korzyść Gdyni (47% wobec 44% w poprzednim miesiącu). W przywozie udział Gdyni wynosi 51% wobec 46%, w wywozie 45% wobec 43% w miesiącu porównawczym.

Udział towarów masowych w ogólnych obrotach wyniósł 90%; w eksporcie udział ten w wysokości 96% przekroczył cyfry poprzedniego miesiąca o 6%. Przez Gdynię przeszło 45% towarów masowych. Podział w przeładunkach drobnicowych przesunął się z powrotem na korzyść Gdyni, wyrażając się w udziale 71% (wobec 69% w miesiącu poprzednim). Mimo to nadal, jak w miesiącu poprzednim, w porcie gdańskim przeładunki drobnicowe przedstawiają wyższe cyfry niż dawniej, w rezultacie programowo kierowanych także pewnych ilości drobnicy, celem wykorzystania tamtejszych magazynów i składów.

Obroty towarowe portów Gdańska i Gdyni przedstawiały się w październiku r.1947 w następujący sposób:

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	164.681,2	156.400,4	321.081,6
Wywóz	326.213,2	405.061,5	731.274,7
R a z e m :	490.894,4	561.461,9	1.052.356,3
poprzedn.miesiącu	496.533,2	629.633,0	1.126.166,2
październ.r.1946	341.493,3	353.247,8	694.741,1

W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. obroty przedstawiają zwyżkę o 51%, w czym zwyżka importu o 56%, eksportu o 49%.

Drukarnia Polska Sp. Wyd. „Zryw", Bydgoszcz – 2581

Przywóz przez port g d y ń s k i w październiku 1947r.
(w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	-	16.559,7	16.559,7
II.Wytwory zwierzęce	-	2.276,6	2.276,6
III.Wytwory mineralne	o,8	112.786,1	112.786,9
IV.Tłuszcze	-	562,4	562,4
V.Przetwory spożywcze	-	454,7	454,7
VI.Przetwory chemiczne	69,3	8.o25,1	8.o94,4
VII.Skóry i futra	14,2	1.22o,4	1.234,6
VIII.Wytwory włókiennicze	13,9	6.3o1,3	6.315,2
IX.Kauczuk i surogaty	3,3	176,5	179,8
X.Drewno i wyroby	5,1	5.11o,2	5.115,3
XI.Papier i wyroby	-	3.956,7	3.956,7
XII.Ceramika, szkło, porc.	o,6	35,7	36,3
XIII.Metale i wyroby	27,4	4.197,7	4.225,1
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	555,9	1.599,1	2.155,o
XV.Środki transportowe	47,6	334,2	381,8
XVI.Wagi i narzędzia	69,2	12,1	81,3
XVII-XX.Różne	3,9	261,5	265,4
R a z e m :	811,2	163.87o,o	164.681,2
W poprz.miesiącu	776,o	161.819,7	162.595,7

Przywóz przez port g d a ń s k i w październiku 1947r.
(w tonach)

	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	-	o,6	o,6
III.Wytwory mineralne	-	145.856,o	145.856,o
IV.Tłuszcze	-	5o2,4	5o2,4
V.Przetwory spożywcze	857,6	-	857,6
VI.Przetwory chemiczne	46,o	4.8oo,2	4.846,2
VIII.Przetwory włókiennicze	-	174,1	174,1
IX.Kauczuk i surogaty	6,2	-	6,2
X.Drewno i wyroby	-	749,5	749,5
XIII.Metale i wyroby	-	3.2o3,1	3.2o3,1
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	64,8	5,6	7o,4
XV.Środki transportowe	-	3,8	3,8
XVI.Wagi i narzędzia	o,2	-	o,2
XVII-XX.Różne	o,3	13o,o	13o,3
R a z e m :	975,1	155.425,3	156.4oo,4
W poprzedn.miesiącu	1.215,7	192.925,2	194.14o,9

Przywóz towarów UNRRA w sumie 1.786,3 t przez oba porty, stanowiący zaledwie o,5% ogólnego przywozu, pochodzi ze Stanów Zjednoczonych A.P., Anglii i Kanady i obejmuje głównie przeładunki żywnościowe oraz maszyny i sprzęt elektrotechniczny. Przybyły też w ramach dostaw UNRRA znaczne ilości lekarstw, chemikalii oraz wyposażenie szpitalne.

Reszta importu w wysokości 319.295,3 t wykazuje spadek prawie o 1o% wobec miesiąca poprzedniego. Pierwsze miejsce, jak zawsze, zajmują rudy i piryty w sumie 247.682,6 t wobec 27o.657,3 t w miesiącu poprzednim, dalej nawozy sztuczne w ilości 12.389,7 t wobec

29.693,9 t, wykazujące dalszy spadek, notowany już z miesiąca na miesiąc od lipca.

Jeżeli chodzi o drobnicę, to przywieziono mąkę, produkty ropy naftowej, oleje smarowe, wyroby ciesielskie, celulozę, wełnę, bawełnę, jutę i inne.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w październiku 1947r. wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	119.452,5	134.175,1	253.627,6
Z.S.R.R.	6.705,7	8.069,3	14.775,0
Finlandia	5.551,9	2.611,0	8.162,9
Anglia	4.074,3	2.630,0	6.704,3
Belgia	2.103,5	-	2.103,5
Holandia	1.929,0	-	1.929,0
Norwegia	565,3	2.750,0	3.315,3
Dania	267,2	-	267,2
Francja	12,7	-	12,7
Portugalia	0,1	-	0,1
Połowy własne	875,8	-	875,8
R a z e m :	141.538,0	150.235,4	291.773,4
Kraje pozaeuropejskie:			
Stany Zjednoczone A.P.	13.458,5	-	13.458,5
Filipiny	6.819,4	-	6.819,4
Algier	-	4.800,0	4.800,0
Argentyna	794,8	-	794,8
Egipt	480,7	-	480,7
Kanada	-	389,9	389,9
Urugwaj	293,5	-	293,5
Unia Południ.-Afrykańska	180,4	-	180,4
Brazylia	155,4	-	155,4
Mozambik	137,7	-	137,7
Palestyna	11,6	-	11,6
R a z e m :	22.332,0	5.189,9	27.521,9
O g ó ł e m :	163.870,0	155.425,3	319.295,3

W miesiącu sprawozdawczym uderza przede wszystkim znaczny udział krajów pozaeuropejskich w przywozie. Na 22 kraje pochodzenia połowa przypada na kraje pozaeuropejskie, podczas gdy w poprzednim miesiącu na 14 krajów pochodzenia przypadały 4 kraje leżące poza Europą. Również pod względem ilości przywiezionych towarów udział krajów tych był znaczny, mianowicie przeszło 38% importu ogólnych ładunków drobnicowych.

Jeżeli chodzi o kraje europejskie, to Szwecja, jak zawsze, stała na I miejscu również poza ładunkami masowymi: celulozy 2.981,3 t, żelaza - 1.818,5 t, miedzi - 499,9 t, drzewa tartego - 217,5 t, chemikalii - 81,2 t, mleka - 50,6 t, sprzętu radiowego - 42,5 t, maszyn rolniczych - 13,3 t i inne. Ze Z.S.R.R. przybyły ładunki wosku (153,5 t) oraz fosforytu (6.370,0 t); z Finlandii wyroby ciesielskie w ilości 4.774,3 t, makulatura - 165,4 t, miedź - 340,4 t; w imporcie z Anglii

najważniejsze były znaczne transporty wełny - 1.268,8 t, bawełny - 817,1 t, juty - 348,3 t, konfekcji - 365,3 t, szmat - 134,3 t, dalej olei smarowych - 2o,6 t, środków spożywczych - 4o t, stali - 64,6 t, maszyn - 2o9,6 t, sprzętu elektrycznego - 143,9 t,urządzeń telefonicznych i telegraficznych - 268,o t; z Belgii również przybyły znaczniejsze ilości surowców włókienniczych, maszyny, środki komunikacyjne; z Holandii - orzechy, oleje smarowe, skóry (355,2 t), kauczuk (1o1,6 t) i znaczne ładunki miedzi (998,o t).

Przywóz ze Stanów Zjednoczonych A.P. był bardziej zróżniczkowany, obejmował mąkę - 9.156,7 t, smalec - 4o8,1 t, mleko - 887,6 t, oleje smarowe - 625,3 t, wytwory spożywcze - 376,5 t, skóry i futra - 154,6 t, poza tym konfekcję, opony, różne metale, maszyny i inne. Z innych krajów zaoceanicznych importowano skóry i futra, jak z Urugwaju, Unii Południowo-Afrykańskiej i Mozambiku, oraz surowce włókiennicze z Egiptu i Palestyny. Z Brazylii sprowadzono fibrę, z Kanady aluminium, z Algieru fosforyty.

W porównaniu z tym samym miesiącem ub.r. przywóz towarów umownych wzrósł o 128%.

W y w ó z przez porty Gdynia i Gdańsk w październiku 1947r.
(w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
I. Wytwory roślinne	57,8	-	57,8
II. Wytwory zwierzęce	268,8	-	268,8
III. Wytwory mineralne	31o.467,7	4o1.986,2	712.453,9
V. Przetwory spożywcze	516,5	-	516,5
VI. Przetwory chemiczne	725,9	-	725,9
VII. Skóry i futra	4,2	-	4,2
VIII. Wytwory włókiennicze	339,4	-	339,4
X. Drewno i wyroby	1.495,2	-	1.495,2
XI. Papier i wyroby	1.436,6	-	1.436,6
XII. Wyroby ceram., szkło, porcel. i fajans	6o7,6	-	6o7,6
XIII. Metale i wyroby	9.813,2	2.769,9	12.583,1
XIV. Maszyny i sprzęt elek.	369,7	3oo,o	669,7
XV. Środki transportowe	81,6	-	81,6
XVI. Wagi i narzędzia	13,o	-	13,o
XVII-XX. Różne	16,o	5,4	21,4
R a z e m :	326.213,2	405.o61,5	731.274,7
W poprz. miesiącu	333.937,5	435.492,1	769.429,6
W październ. 1946r.	227.583,o	261.146,7	488.729,7

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym przedstawia dalszy spadek ładunków masowych, jak również zniżkę w wywozie produktów zwierzęcych i spożywczych oraz chemikalii i wyrobów ceramicznych. Natomiast zaznacza się ożywienie w eksporcie wyrobów drzewnych, papierowych, metalowych i narzędzi precezyjnych. Ogółem wziąwszy, pod względem wartościowym wywóz ten przedstawia się korzystniej niż w poprzednim miesiącu. Przeładunki w Gdyni były bardziej zróżniczkowane, natomiast przeładunki w Gdańsku po pewnym urozmaiceniu w miesiącu poprzednim ograniczyły się znów do węgla, metali i jednego transportu maszyn.

W porównaniu z październikiem ub.r. wywóz wzrósł prawie o 5o%.

W y w ó z przez Gdynię i Gdańsk w październiku 1947r. wg kra= jów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	8.428,4	3.216,1	11.644,5
Norwegia	2.o95,4	-	2.o95,4
Finlandia	1.47o,6	-	1.47o,6
Holandia	944,2	-	944,2
Anglia	747,3	-	747,3
Dania	57o,9	362,6	933,5
Belgia	83,o	1,2	84,2
Z.S.R.R.	53,o	-	53,o
R a z e m :	14.392,8	3.579,9	17.972,7
Kraje pozaeuropejskie:			
Brazylia	1o.525,o	1o.o32,o	2o.557,o
Palestyna	1.o61,9	-	1.o61,9
Turcja	692,9	-	692,9
Syria	5o4,o	-	5o4,o
Urugwaj	1o6,6	-	1o6,6
Argentyna	63,5	-	63,5
Stany Zjednoczone A.P.	25,4	-	25,4
Egipt	4,6	-	4,6
R a z e m :	12.983,9	1o.o32,o	23.o15,9
Ogółem :	27.376,7	13.611,9	4o.988,6
W poprz.miesiącu	17.36o,2	12.216,9	29.577,1
W październ.1946r.	14.1oo,3	7.321,o	21.421,3

Suma ładunków poza węglem i koksem przedstawia łącznie w obu portach w porównaniu z miesiącem poprzednim znaczny wzrost o ok.39%.

Podobnie jak w przywozie, również w wywozie udział krajów poza= europejskich wyniósł 5o%, jeżeli chodzi o ilość krajów przeznaczenia. Pod względem ilościowym eksport do pozaeuropejskich krajów przekro= czył udział krajów europejskich, osiągając 56%.

Z pośród krajów europejskich nastąpił wzrost wywozu w porównaniu z poprzednim miesiącem do Szwecji (o 65%), Norwegii i Holandii. Do Szwecji wyszło 25o,o mąki kartoflanej, 2o,o t jaj, 15,o t pierza, 292,3 t chemikalii, 143,5 t tkanin, 243,3 t papierówki, 535,o t tek= tury, 1o5,o t wyrobów szklanych, 8.974,9 t metali i wyrobów z nich. Również do Norwegii, Danii, Finlandii i Belgii eksportowano znaczniej= sze ilości wyrobów metalowych, do Anglii wyszło 1o9,4 t mebli, 15, t jaj, 76,1 t pierza.

Wymiana z krajami pozaeuropejskimi przedstawiała się bardzo ko= rzystnie w miesiącu sprawozdawczym, gdyż przywozowi surowców wymieni= nych powyżej towarzyszył wywóz wartościowych produktów, jak chemika= lia do Urugwaju - 1o6,6 t, cukier do Syrii - 5o4,o t, do Argentyny wódka - 12,5 t i wyroby metalowe - 5o,8 t, do Turcji 692,7 t kon= strukcji żelaznej, ponadto 2o.557,o t cementu do Brazylii.

W porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. wywóz bez wegla i koksu wzrósł prawie o 99%.

Wywóz węgla i koksu (bez bunkru) przez Gdynię i Gdańsk w październiku 1947r. wg krajów przeznaczenia (w tonach).-(BIM)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Szwecja	95.380,3	93.818,8	189.199,1
Norwegia	37.058,4	34.832,0	71.890,4
Z.S.R.R.	29.330,0	9.416,2	38.746,2
Finlandia	38.519,9	31.811,6	70.331,5
Dania	24.979,2	73.836,0	98.815,2
Anglia	15.599,5	2.954,0	18.553,5
Włochy	17.776,3	-	17.776,3
Holandia	10.500,4	24.049,5	34.549,9
Islandia	2.805,5	-	2.805,5
Belgia	-	87.126,9	87.126,9
Francja	-	13.649,0	13.649,0
R a z e m :	271.949,5	371.494,0	643.443,5
W poprz. miesiącu	295.781,1	402.891,7	698.672,8
W październ. 1946r.	199.454,7	241.248,4	440.703,1

W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił spadek wywozu węgla i koksu prawie o 8%. Spadek ten dotyczy niemal wszystkich krajów przeznaczenia, z wyjątkiem Norwegii, Z.S.R.R., Danii i Belgii.

Wzrost wywozu węgla i koksu wobec ładunków w tym samym miesiącu ub.r. nie dorównuje wprawdzie wzrostowi eksportu pozostałych towarów, niemniej osiąga 46%.

Wywóz ten kierował się, jak w poprzednim miesiącu, do 11 krajów europejskich. Do Szwecji wyszło 29%, do Danii 15%, do Belgii 14%, do Norwegii 11%, do Finlandii 10% łącznego wywozu węgla i koksu przez oba porty.

Z a ł a d u n e k   b u n k r a
wg bander w portach Gdynia i Gdańsk w październiku 1947r. (w tonach)

B a n d e r a	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	7.624,6	5.851,0	13.475,6
norweska	2.366,0	1.883,0	4.249,0
radziecka	1.734,0	42,0	1.776,0
duńska	2.687,4	4.315,0	7.002,4
fińska	3.269,0	2.131,0	5.400,0
włoska	1.290,0	296,6	1.586,6
grecka	480,0	2.769,5	3.249,5
holenderska	439,0	148,0	587,0
szwajcarska	-	538,0	538,0
panamska	-	271,0	271,0
francuska	-	172,0	172,0
belgijska	-	139,0	139,0
polska	6.997,0	1.389,5	8.386,5
angielska	-	10,0	10,0
R a z e m :	26.887,0	19.955,6	46.842,6
W poprz. miesiącu	20.796,2	20.383,5	41.179,7
W październ. 1946r.	14.028,0	12.577,3	26.605,3

W miesiącu sprawozdawczym zaopatrywały się w bunkier statki 11 narodowości, przy czym załadowane ilości wzrosły w porównaniu z miesiącem poprzednim o ok. 14%.

Tranzyt przez porty Gdynię i Gdańsk w październiku 1947r.-([illegible])
W powyższych cyfrach przywozu i wywozu zawarte są też przeładunki tranzytowe dalszego zaplecza Gdyni i Gdańska.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w październiku 1947r.(w tonach)

w przywozie

	Gdynia	Gdańsk	Razem
III.Wytwory mineralne	71.509,7	55.461,9	126.971,6
VI.Wytwory chemiczne	28,3	-	28,3
XI.Papier i wyroby	1.135,2	-	1.135,2
XVII-XX.Różne	57,0	-	57,0
Razem:	72.730,2	55.461,9	128.192,1
W poprz.miesiącu	64.475,4	63.619,2	128.094,6

w wywozie

	Gdynia	Gdańsk	Razem
VII.Skóry i futra	0,4	-	0,4
X.Drewno i wyroby	144,0	-	144,0
XI.Papier i wyroby	465,0	-	465,0
XII.Wyroby ceram., fajans i porcelana	0,6	-	0,6
XIII.Metale i wyroby	4.425,4	160,1	4.585.5
XIV.Maszyny i sprzęt elektryczny	13,7	-	13,7
XVII-XX.Różne	0,4	-	0,4
Razem:	5.049,5	160,1	5.2[illegible],6
W poprz.miesiącu	2.885,2	58,4	2.943,4

Ładunki tranzytowe w łącznej sumie 133.401,7 t utrzymały się mniej więcej na tym samym poziomie udziału w ogólnym obrocie, mianowicie 12%. W przywozie zaznacza się tylko mała zniżka w miesiącu sprawozdawczym, natomiast wywóz wzrósł o 77%. Ładunki tranzytowe obejmują w przywozie transporty rudy w 99%, na resztę przypadają transporty celulozy i lekarstw; w wywozie największą rolę odgrywają transporty rur i innych wyrobów metalowych, poza tym skóra, papierówka, papa, wyroby szklane i części maszyn.

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku w październiku 1947r.-(B[illegible])
W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez porty Gdynię i Gdańsk 895 statków o pojemności 956.627 NRT, tzn. mniej więcej ta sama ilość co w miesiącu poprzednim. Na wejściu były w obu portach 452 statki o pojemności 491.261 NRT wobec 468 statków o pojemności 487.792 NRT w miesiącu poprzednim. Wyszły 443 statki o pojemności 465.366 NRT, podczas gdy w poprzednim miesiącu na wyjściu były 451 statki o pojemności 467.565 NRT. Udział Gdyni w ogolnym tonażu wynosił 53%. W porównaniu z ruchem statków w październiku ub.r. zwyżka tonażu wynosi 27%.

W miesiącu sprawozdawczym reprezentowanych było 16 bander, 11 w Gdyni i 16 w Gdańsku.

Przez port G d y n i a przeszły następujące ilości statków w październiku r.1947 wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	32	32.o52	9	3.356	29	36.529	9	5.49o
szwedzka	6o	51.72o	32	22.716	82	64.973	1o	1o.178
fińska	19	15.497	1o	13.384	21	21.468	4	1.892
amerykańska	5	21.228	1	8.556	4	2o.967	1	4.374
angielska	3	1.391	-	-	2	3.322	2	-
radziecka	5	9.56o	6	9.419	1o	15.626	-	-
norweska	6	3.281	18	24.575	24	21.565	-	-
duńska	2o	18.6o5	16	15.4o5	3o	28.352	5	4o1
grecka	-	-	-	-	1	1.683	-	-
holenderska	6	99o	3	3.123	7	3.825	2	238
włoska	-	-	2	6.264	2	6.264	-	-
Razem:	156	154.324	97	1o6.798	212	224.574	33	22.623
W pop.mies.	155	153.226	99	92.57o	216	2o6.548	43	33.963
W paźdz.1946	1o6	112.873	97	1o2.1o8	144	114.194	48	7o.o58

Przez port G d a ń s k przeszły następujące ilości statków w październiku 1947r. wg bander

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	1o	1o.143	3	4.132	1o	9.435	3	1.995
szwedzka	35	3o.487	39	25.589	7o	51.o74	4	5.o65
fińska	7	7.221	1o	13.242	13	15.o16	-	-
amerykańska	-	-	-	-	-	-	-	-
francuska	-	-	-	-	1	1.182	-	-
angielska	2	6.499	2	8.262	1	146	1	6.499
radziecka	1	3.o19	2	4.689	2	4.689	1	3.o19
norweska	5	5.3o5	16	19.537	2o	23.4o7	1	211
duńska	13	7.754	35	34.117	51	45.839	1	43o
grecka	2	7.116	7	2o.o25	9	27.564	-	-
holenderska	-	-	2	1.681	2	1.681	-	-
włoska	1	3.457	1	2.665	2	4.258	1	3.457
szwajcarska	-	-	1	2.639	2	5.278	-	-
belgijska	-	-	1	1.279	1	1.279	-	-
kanadyjska	1	4.316	-	-	1	4.316	-	-
panamska	1	2.3o7	2	4.658	1	2.329	-	-
Razem:	78	87.624	121	142.515	186	197.493	12	2o.676
W pop.mies.	8o	1o1.55o	134	14o.446	178	195.322	17	31.732
W paźdz.1946	62	89.556	123	82.753	161	1o9.821	23	74.154

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w październiku 1947r. (BIM)

	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:
Niemiec	558	2	4	-	562	2
Stanów Zjedn.	159	148	-	-	159	148
Anglii	22	22	2	1.440	24	1.462
Danii	9	1	2	1	11	2
Finlandii	3	-	-	-	3	-
Argentyny	7	-	-	-	7	-
Szwecji	842	28	-	2	842	30
Holandii	2	-	-	-	2	-
Belgii	4	15	1	-	5	15
Polska-Szczecin	-	1	-	-	-	1
Norwegii	-	-	1	-	1	-
Kanady	-	-	1	-	1	-
Razem:	1.606	217	11	1.443	1.617	1.660
W poprz.mies.	514	1.664	14	1.819	528	3.483
W paźdz. 1946r.	519	590	19	1.099	538	1.689

Żegluga śródladowa w październiku 1947.-(BIM)

Ruch statków w portach Gdynia i Gdańsk w żegludze śródladowej:

	Gdynia		Gdańsk		Razem	
	ilość	nośność	ilość	nośność	ilość	nośność
weszło	5	1.802	25	7.755	30	9.557
wyszło	11	2.736	53	16.929	64	19.665
Razem:	16	4.538	78	24.684	94	29.222
W poprz.mies.	41	12.688	70	21.495	111	34.183
W paźdz.1946r.	62	19.681	117	35.580	179	55.261

Obroty towarowe żeglugi śródladowej w obu portach w październiku 1947r. (w tonach)

przywóz

	Gdynia	Gdańsk	Razem
siano	260,0	470,0	730,0
cegły	-	210,0	210,0
maszyny	-	5,0	5,0
konstr.żelazne	-	80,0	80,0
Razem:	260,0	765,0	1.025,0
W poprz.mies.	1.835,4	447,4	2.282,8
W październ.1946r.	-	606,0	606,0

w y w ó z

	Gdynia	Gdańsk	Razem
mąka makuchowa	295,o	-	295,o
siano	-	37o,o	37o,o
piryty	-	13o,o	13o,o
węgiel	-	55,6	55,6
maszyny	-	5,o	5,o
konserwy	-	o,4	o,4
R a z e m :	295,o	561,o	856,o
W poprz.mies.	1.119,5	7o2,o	2.121,5
W paźdz.1946r.	3.298,3	2.1o4,3	5.4o2,6

Ruch śródlądowy w miesiącu sprawozdawczym nie tylko nie doznał ożywienia, jakie wykazał w poprzednim miesiącu, lecz wykazuje nawet znaczny spadek wobec dawniejszych miesięcy. Ruch barek przedstawia zniżkę o 15% w porównaniu z poprzednim miesiącem, obroty towarowe zaś spadły w przywozie o 55%, w wywozie o ok. 6o%.

Wobec tego samego miesiąca ub.r. ruch barek wykazuje nieporównanie niższe cyfry. Jeżeli chodzi o obroty towarowe, to w ub.r. przywóz był znacznie mniejszy niż w b.r., natomiast wywóz był o wiele większy niż obecnie.

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdyni i Gdańska w październiku 1947r.-(BIM) Ilość czynnych dźwigów w Gdańsku wynosiła w miesiącu sprawozdawczym 26, z czego w eksploatacji administracji portowej 13, w eksploatacji Centrali Zbytu Produktów Węglowych 13. Ilość czynnych dźwigów w porównaniu z miesiącem poprzednim zmniejszyła się o 4.

W Gdyni pracowało 35 dźwigów, z czego w eksploatacji administracji portowej 31 jednostek, zaś 4 eksploatowane przez Centralę Węglową. W porównaniu z poprzednim miesiącem ilość dźwigów wzrosła o 2 jednostki.

Przeładunek dźwigami wynosił w październiku 1947r. w Gdyni - 433.855,2 t, w Gdańsku - 541.765,6 t, razem 975.62o,8 t.

Magazyny portowe w portach Gdyni i Gdańsku w październiku 1947r.-(BIM) Stan magazynów w porcie gdańskim nie uległ w miesiącu sprawozdawczym żadnym zmianom. W Gdyni w związku z odbudową powierzchnia magazynów wzrosła o 718 m2.

Scalenie G.U.M. z B.O.P. - (BIM) W miesiącu sprawozdawczym prowadzono akcję scalania Głównego Urzędu Morskiego z Biurem Odbudowy Portów. Rozpoczęto od łączenia poszczególnych oddziałów Wydziału Technicznego G.U.M. z analogicznymi oddziałami B.O.P. Jako pierwszy oddział stworzono wspólny Wydział Elektrotechniczny.

Usprawnienie techniki przeładunku ręcznego w portach polskich.-(BIM) Na konferencji zorganizowanej na polecenie Ministerstwa Żeglugi przez Administrację Portów dnia 27 października powołana została 6-osobowa komisja dla opracowania najbardziej ekonomicznych urządzeń w ręcznej pracy przeładunkowej w portach polskich. Komisja zbierze właściwy materiał zagraniczny dla opracowania projektów i wniosków.

Przepustki portowe.-(BIM) W związku z uruchomieniem wolnego obszaru celnego w portach Gdańska i Gdyni będą wprowadzone trzy rodzaje przepustek portowych: jednorazowa, wystawiona przez Kapitanaty Portu i wizowana przez W.O.P. bez udziału Urzędu Celnego; przepustka stała na teren portu; oraz przepustka stała na określone miejsce pracy. Przepustki stałe wizowane będą przez Urzędy Celne i W.O.P.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w październiku 1947r.
(w tonach)

Grupa towarowa	P r z y w ó z	W y w ó z
Ryby świeże, solone	147,2	-
Wyroby pochodzenia mineraln.	1o.814,3	91.829,3
Przetwory chemiczne	-	o,2
R a z e m :	1o.961,5	91.829,5

Razem obroty towarowe portu szczecińskiego drogą morską wyniosły w październiku b.r. - 1o2.791 ton. Ponadto przywieziono 2.717 sztuk koni.

W przywozie na pierwszym miejscu stoi ruda żelazna (1o.414,3 t), w wywozie węgiel (82.417,2 t) i bunkier (4.822 t).

Wywóz węgla, koksu oraz załadunek bunkru z portu szczecińskiego wg krajów przeznaczenia w październiku 1947r.(w tonach)

K r a j przeznaczenia	Węgiel	Koks	Bunkier	Razem
Szwecja	62.49o,2	-	3.21o,5	65.7oo,7
Dania	14.439,o	-	865,5	15.3o4,5
Norwegia	4.845,o	-	483,6	5.328,6
Finlandia	643,o	-	28,5	671,5
Polska	-	-	237,2	237,2
R a z e m :	82.417,2	-	4.825,3	87.242,5

Tranzyt towarowy przez port w Szczecinie w październiku 1947r. (BIM) W tranzycie przywóz obejmował garbnik dla Czechosłowacji 4oo t, wywóz zaś brykiety 1.972 t (ze strefy radzieckiej), następnie sól potasowa 1.615 t oraz węgiel 1.1oo t, razem więc wywóz tranzytem wynosił 4.587 t.

Ruch statków w porcie szczecińskim w październiku 1947r. - (BIM)

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	15	5.289	76	23.758	9o	27.185	8	2.6o6
duńska	9	4.285	17	6.463	15	5.619	11	4.96o
fińska	-	-	5	2.996	1	359	1	294
norweska	-	-	1o	5.68o	7	3.717	-	-
holenderska	-	-	2	241	-	-	-	-
brytyjska	1	57	1	711	-	-	1	57
polska	5	1.273	5	1.372	1	91	7	1.626
R a z e m :	3o	1o.9o4	116	41.221	114	36.971	28	9.543
W pop.mies.	44	16.211	125	27.666	123	29.764	33	11.1o3
Październik 1946r.(do 2o.X.)	24	21.9o9	34	4.461	37	4.984	21	2o.864

Obroty towarowe i ruch statków w porcie Ustka w październiku r.1947.- (BIM) Obrót towarowy ogólny wyniósł 36.183,5 ton, przy czym cała ta ilość przypada na wywóz. Wywieziono węgla 34.657 ton, bunkru 926,5 ton, łupku szamotowego 600 ton.

W miesiacu sprawozdawczym weszły do portu 73 statki o pojemności 14.900 NRT. Wyszły z portu 82 statki o pojemności 16.325 NRT. Razem więc przeszło przez port w Ustce w październiku 1947r. - 155 statków o pojemności 31.225 NRT (wobec 185 statków o pojemności 28.731 NRT w miesiacu poprzednim). Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska, fińska, norweska, holenderska.

Połowy w październiku 1947r.-(BIM) Na skutek silnych wiatrów i sztormów, ograniczających wyprawy rybaków, jak również na skutek zaniku śledzia tarliskowego w trzeciej dekadzie miesiaca p o ł o- w y b a ł t y c k i e dostarczyły ogółem 2.601.759 kg ryby, czyli o 763.814 kg mniej niż we wrześniu.

Poławiano głównie dorsza na łowisku "Kamerun" i na Głębi Gdańskiej. Połowy śledzia i troci w porównaniu z miesiacem ubiegłym wzrosły, zmalały natomiast połowy węgorza. W trzeciej dekadzie miesiaca pojawił się łosoś na Zalewie Wiślanym.

W wyniku pracy 10 trawlerów, które odbyły 11 rejsów na łowiska Morza Północnego - Dogger Bank i Fladen-Ground, r y b o ł ó w s t- w o d a l e k o m o r s k i e dostarczyło w październiku 1947r. 892.915 kg ryby, czyli o 300.177 kg mniej niż we wrześniu. Przyczyniła się do tego zmniejszona ilość czynnych statków. Śledzie z tych połowów sa duże, ale mniej tłuste niż w poczatku sezonu.

Połowy bałtyckie i dalekomorskie dostarczyły w październiku 3.494.674 kg ryby (we wrześniu - 4.558.665 kg).

W miesiacu sprawozdawczym eksportowano do Anglii 93.508 kg łososia mrożonego.

Tabor i rybacy w październiku 1947r.-(BIM) Ogółem łowiło 145 kutrów i 1.216 łodzi (o 81 mniej niż w miesiacu ub., na skutek nie sprzyjającej pogody), przy czym w MUR-Gdynia było czynnych kutrów 89, w MUR-Gdańsk 15, w MUR-Darłowo 6 i w MUR-Szczecin 35.

Prace stoczni i rybaków nad budowa oraz remontem taboru obrazuje poniższa tabelka:

M. U. R.	Kutry		Łodzie			
	w budowie	w remoncie	motorowe		wiosłowe	
			w budowie	w remoncie	w budowie	w remoncie
Gdynia	33	27	5	29	4	76
Gdańsk	28	19	2	5	2	32
Darłowo	18	10	17	13	-	4
Szczecin	-	23	-	56	-	38
Razem:	79	79	24	103	6	15[illegible]

Ogólny stan taboru zarejestrowanego, po wyeliminowaniu jednostek zużytych nie nadajacych się do remontu i wciągnięciu do rejestru nowych, wynosi w miesiacu sprawozdawczym 229 kutrów i 1.748 łodzi (wiosłowych i motorowych łacznie). Ilość kutrów zwiększyła się na skutek przyjęcia 4 jednostek od władz radzieckich i jednego nowo uruchomionego na terenie MUR-Gdynia.

Ilość łowiących rybaków mimo zmniejszonego stanu taboru czynnego, wzrosła. Ogółem w październiku łowiło 3.262 rybaków, czyli o 117 więcej niż we wrześniu.

Przetwórstwo rybne w październiku 1947r.-(BIM) Wobec braku dostatecznej ilości surowca, nie była należycie wykorzystana zdolność produktywna zakładów przetwórczych. 94 czynne zakłady przerobiły 1.378,7o1 kg ryb, podczas gdy we wrześniu 92 zakłady przerobiły 2.1o3.461 kg. W szczególności ograniczyły swoją pracę solarnie.

Praca zakładów przetwórczych na poszczególnych terenach przedstawia się następująco:

M.U.R.	Przewędzono kg	Zasolono kg	Przerobiono na konserwy kg	Razem kg	Zakłady czynne	Stan zatrudn.
Gdynia	488.526	3o8.241	67.643	864.41o	54	2.o79
Gdańsk	149.oo4	298.778	25o	448.o32	16	514
Darłowo	2o.667	7.14o	-	27.8o7	12	154
Szczecin	22.374	16.o78	-	38.452	12	173
Razem:	68o.571	63o.237	67.893	1.378.7o1	94	2.92o
Wrzesień	742.986	1.292.492	67.985	2.1o3.461	92	3.128

Handel rybą w październiku 1947r.-(BIM) Sytuacja na rynku rybnym jest w dalszym ciągu pomyślna. Zapotrzebowanie na surowiec jest tak duże, że podaż nie pokrywa go. Szczególnie daje się odczuć brak surowca bałtyckiego.

Rentowność rybołówstwa natomiast jest ciągle niedostateczna. Cena jaką otrzymuje rybak za rybę, jest za niska. Najlepszym tego dowodem jest zmniejszona ilość zakupionego sprzętu rybackiego. Władze rybołówstwa morskiego oraz czynniki zainteresowane dążą do jak najszybszego rozwiązania tego zagadnienia, co jest konieczne dla racjonalnego rozwoju rybołówstwa.

Struktura wieku światowej floty handlowej.-(BIM) Z cyfr opublikowanych przez Krajową Federację Żeglugi Amerykańskiej wynika, że mimo stałego dopływu nowego tonażu do flot handlowych różnych krajów, flota Stanów Zjednoczonych A.P. jest wciąż jeszcze "najmłodszą" flotą świata, wykazuje bowiem 9o% tonażu poniżej 15 lat wieku. Odpowiednia przeciętna dla floty całego świata wynosi 7o%, dla floty brytyjskiej 68,8%, dla floty "większych państw europejskich" 5o,5%. We wrześniu r.1939 flota Stanów Zjednoczonych zajmowała pod tym względem wprost przeciwną pozycję, miała bowiem zaledwie 16,1% tonażu poniżej 15 lat, a 4o,9% powyżej 2o lat wieku. Federacja Amerykańska zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństwa obecnej sytuacji, polegającego na perspektywie gwałtownego, równoczesnego "zestarzenia się" prawie całej floty amerykańskiej, podczas gdy floty innych państw będą miały możność stałego, stopniowego" odmładzania się". Ze względu na wzrost obcych flot handlowych, Federacja sprzeciwia się dalszej sprzedaży armatorom zagranicznym amerykańskiej nadwyżki tonażowej.

Perspektywy trampingu na najbliższą przyszłość.-(BIM) Tygodnik "The Shipping World" (29.X.1947) poświęca jeden ze swych artykułów dzisiejszej i przyszłej sytuacji trampingu brytyjskiego, kreśląc szereg uwag dotyczących widoków trampingu w ogólności. W ramach Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej, w której dominujące stanowisko zajmuje żegluga brytyjska, uważa się, że na przeciąg najbliższych 6 miesięcy silny popyt na tonaż dalekomorski jest zapewniony. Na skutek zupełnego zahamowania wywozu węgla brytyjskiego powstała konieczność transportu węgla ze Stanów Zjednoczonych A.P. i z Unii Południowo-Afrykańskiej do bardzo odległych portów

przeznaczenia, co spowodowało znaczne zwiększenie popytu na tonaż trampowy, m.in. również i brytyjski, który w ten sposób wyciąga pewne korzyść z kłopotów gospodarczych własnego kraju. Ponadto trudności walutowe w różnych krajach przyczyniły się do znacznego zwiększenia ilości międzynarodowych transakcyj wymiennych, których konsekwencja jest znowu zwiększenie popytu na tonaż dalekomorski. Wynikiem takich transakcyj jest np. europejski import pszenicy z Australii oraz wywóz również pszenicy z Argentyny do Indyj. Transporty towarów masowych na tak znaczne odległości wpływają na zwiększenie zatrudnienia trampingu. Stosunek podaży do popytu w zakresie tego tonażu wykazywał w ostatnich miesiącach pewne wahania bądź to na korzyść podaży, bądź popytu, od października jednak zaznacza się wyraźnie niedostateczna podaż tonażu. Błędem byłoby jednak wyciąganie z tego zjawiska wniosku o wzroście wolumenu międzynarodowej wymiany towarowej. Przeciwnie, jak już wspominaliśmy w nr.9 BIM, mówi się o kurczeniu się tej wymiany. Główną przyczyną niedostatecznej podaży tonażu jest jego większe rozproszenie po morskich szlakach handlowych i zwiększenie przeciętnej długości tych szlaków. Ponadto, oczywiście, można przytoczyć szereg przyczyn o mniejszym znaczeniu, wśród których na pierwsze miejsce wysuwa się powszechne zjawisko zbyt długich postojów w portach. Owo zatłoczenie portów korespondent "Shipping World" tłumaczy mechanizmem międzynarodowych umów handlowych, który zmusza tonaż trampowy, wbrew jego tradycyjnym indywidualistycznym metodom pracy, do okresowego nadmiernego skupiania się w pewnych ośrodkach portowych, celem odebrania w krótkim czasie wielkich ładunków masowych, zakupionych na podstawie umowy międzypaństwowej. Takie okresy wzmożonego zatrudnienia mogą następować po okresach względnej stagnacji na rynku tonażowym, co powoduje znacznie większą zdolność wahań na tym rynku niż to było możliwe przy klasycznych metodach pracy w trampingu, związanych z ówczesnymi metodami w wymianie międzynarodowej.

Toteż żegluga trampowa, dla której najbliższe półrocze przedstawia tak korzystne perspektywy, nie powinna, zdaniem "The Shipping World", liczyć na ich trwałość. Sytuacja ta ulegnie niewątpliwie zasadniczej zmianie z chwilą usamodzielnienia się Europy w zakresie węgla oraz z chwilą normalizacji zapotrzebowania na inne towary masowe, przede wszystkim na zboże.

To samo zagadnienie rozważa żeglugowe pismo norweskie (ang.wyd. "Norwegian Shipping News", 11.X.1947) z punktu widzenia wzajemnego stosunku trampingu europejskiego i amerykańskiego. Stwierdza ono mianowicie, że na skutek obecnego kryzysu dolarowego załadowcy europejscy, chcąc zaoszczędzić swe rezerwy dolarowe, starają się o tonaż europejski. Z drugiej strony, wobec intensywnej produkcji stoczni europejskich, ilość tonażu amerykańskiego zatrudnionego na wodach europejskich będzie się stale zmniejszała. W danych konferencji dotyczącej planu Marshalla, zapotrzebowanie na tonaż amerykański w handlu europejskim będzie spadało od 10,3 milionów ton w r.1948 do 2,2 mil. ton w r.1951, kiedy tonaż amerykański będzie stanowił zaledwie 5% ogólnego tonażu potrzebnego dla transportu towarów masowych do Europy. Żeglugowcy norwescy na powyższych danych opierają swe przekonania o rychłym powrocie żeglugi brytyjskiej i norweskiej do dawnego ich dominującego stanowiska w międzynarodowym transporcie morskim, zachwianego przez niezwykły rozwój amerykańskiej marynarki handlowej i amerykańskiego eksportu w ostatnich latach.

Brak ropy naftowej.-(BIM) Ostatnie zestawienia światowej produkcji ropy naftowej wróżą, mimo stosunkowo dużego wydobycia, poważne trudności, wywołane i przyśpieszone ogromnym wzrostem zapotrzebowania wewnętrznego na rynku Stanów Zjednoczonych, zmniejszeniem wydajności pracy rafinerii oraz brakiem tonażu tankowego dla europejskiego importu ropy; mimo zwiększenia się globalnej ilości

światowego tonażu tankowego, w obrocie europejskim wykazuje on poważne braki. W cyfrach wygląda to następująco:

	1939 mil.TDW	%	1946 mil.TDW	%
Anglia	4,7	27,6	4,4	18
Stany Zjednoczone	4,4	26,o	13,5	6o (3 mil.t unieruchomione)
Norwegia	3,1	18,4	2,3	9,5
Inne kraje	4,8	28,o	3,5	12,5
Razem:	17,o	1oo,o	23,7	1oo,o

Tabelę tę trzeba jednak uzupełnić obrazem światowej produkcji ropy naftowej, jako wskaźnika zapotrzebowania:

	1945	1946	1947	
	w tys.ton metr.			
Stany Zjednoczone	231.544	234.255	24o.474	(prod. za 6 mies.)
Wenezuela	46.368	55.495	48.432	(" " 4 ")
Iran	17.1o9	19.497	19.o98	(" " 6 ")
Irak	4.712	4.47o	4.386	(" " 6 ")
Saudi Arabia	2.872	8.o9o	12.ooo	(przypuszczalnie do końca roku)

Globalnie od r. 1939 do 1946 produkcja wzrosła o 30%. Największy wzrost wykazują Stany Zjednoczone. Produkcja okręgów Persji hamowana jest brakiem tonażu tankowego, a w Ameryce Południowej niedostateczną wydajnością rafinerii. Ekspansja produkcji naftowej Stanów Zjednoczonych została jednak całkowicie pokryta tamtejszym zapotrzebowaniem. Stany Zjednoczone, dotychczasowy poważny eksporter, stały się także, szczególnie od r.1946, importerem, sprowadzając w r.1946 - 86 mil. beczek ropy nie oczyszczonej, a w I połowie 1947r. już 98 mil. beczek. Ten stan rzeczy stwarza sytuację, w której punkt ciężkości zainteresowań naftowych Europy zachodniej przeniesie się na Bliski Wschód, skąd import jest jednak sztucznie krępowany wspomnianym brakiem tonażu. Popyt bowiem na amerykańską "nadwyżkę" tonażu tankowego hamowany jest nie tylko kryzysem dolarowym, lecz również małą wartością eksploatacyjną seryjnych tankowców amerykańskich. Problem transportu europejskiego importu ropy będzie miał poważny wpływ na realizowany w skali światowej, szczególnie jednak w Anglii na skutek kryzysu węglowego, plan rekonwersji tonażu z napędu parowego na motorowy i opalany ropą. Jak sceptycznie zauważają sami Anglicy, będzie to naprawdę gorzką ironią, jeśli rekonwersja na ropę dla zaoszczędzenia węgla nie wytrzyma próby nawet jednej, pierwszej zimy po prostu z braku obiecywanych dostaw ropy.

Atlantycka Konferencja Pasażerska.-(BIN) Z uwagi na fakt, iż w okresie powojennym duża stosunkowo liczba podróżnych korzysta stale ze statków towarowych, które w większości wypadków poczyniły już daleko idące ulepszenia w swych urządzeniach pasażerskich, Atlantycka Konferencja Pasażerska zamierza dopuścić na swych członków armatorów żeglugi towarowej, których statki posiadają urządzenia pasażerskie na nie więcej niż 12 osób. Projekt ten uzyskał już aprobatę Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych, szczególnie w tym zainteresowanej.

Nowy czarter solny "Saltcon".-(BIM) Konferencja Bałtycka i Międzynarodowa wprowadziła nowy czarter na przewóz soli z portów Morza Śródziemnego do Norwegii. Już w ubiegłym roku norwescy importerzy soli usiłowali wprowadzić nowy czarter, który jednak nie zadawalał armatorów. Za pośrednictwem Norweskiego Związku Armatorów osiągnięto porozumienie, którego wyrazem jest nowy czarter solny zwany "Saltcon", który - z małymi wyjątkami - jest powtórzeniem klauzul czarteru "Gencon". W nowym czarterze pominięta jest klauzula z "Gencon" dotycząca wyboru agenta okrętowego, wobec czego armatorzy pracujący na podstawie czarteru "Saltcon" winni wcześnie zdecydować się w sprawie agenta w porcie załadowania, i zawiadomić o tym czarterującego.

Konferencja Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Morskich.-(BIM) W dniach 16 - 19 września b.r. odbyła się w Cannes doroczna konferencja Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Morskich przy udziale przedstawicieli 18 państw. Na porządku obrad znalazły się następujące zagadnienia: ubezpieczenie od ryzyka wojennego, awaria wspólna, kradzieże i rabunki, system C.M.S. A oto krótki przegląd poszczególnych punktów.

W sprawie ubezpieczeń od ryzyka wojennego nie zapadły żadne nowe uchwały, a sprawa ta stanie się przedmiotem głębszych studiów specjalnego komitetu, przy współpracy poszczególnych organizacyj ubezpieczeniowych.

Podczas gdy jeszcze na zeszłorocznej sesji Związku w Zurychu dyskutowano długo nad zniesieniem instytucji awarii wspólnej, obecnie pomija się tę ewentualność milczeniem, a nawet specjalny komitet dla spraw awarii wspólnej, powiększony o delegata Stanów Zjednoczonych, ma pogłębić badania dla modyfikacji tej instytucji w kierunku dostosowania jej przepisów do dzisiejszych potrzeb i praktyk.

Najwięcej stosunkowo czasu poświęcono kradzieży w portach. Na specjalną uwagę zasługuje wystąpienie delegata holenderskiego Związku Ubezpieczeń Transportowych. Mr.Boot'a, który zwrócił uwagę na psychologiczne podłoże tego problemu i związane z tym trudności przeciwdziałania. Mr.Boot sugeruje jako środki zaradcze: zniesienie ubezpieczeń ładunku od kradzieży, obciążenie rządów kierownictwem i kosztami akcji, równoczesność akcji w poszczególnych krajach, utworzenie dobrze płatnych jednostek policyjno-wojskowych jako organów nadrzędnych kontroli (z prawem do części towaru z każdej "nakrytej" kradzieży).

Dyskusje nad systemem C.M.S. (C.M.S. = zasadnicza stawka ubezpieczeniowa przedwojenna + dodatek wojenny, uzgodniony przez porozumienie asekuratorów) uwypukliły różnice opinii jego zwolenników i przeciwników. M.in. okazało się, że w tow. "Lloyd", mającym duży wpływ na rynek ubezpieczeniowy, przeważa dążenie do zniesienia tego taryfowego systemu i powrócenia do indywidualizacji warunków pracy. Niemniej jednak przedstawiciel Lloyd'u wyraźnie stwierdził, że jego towarzystwo będzie zawsze współpracowało zgodnie z większością towarzystw. Komitet C.M.S. Związku Ubezpieczeń wydał ostatnio zlecenie utrzymania systemu C.M.S. Dopóki bowiem nie funkcjonuje jakiś specjalny organ, badający warunki pracy w portach całego świata, żaden ubezpieczeniowiec, nawet najgorętszy zwolennik indywidualizmu w pracy, nie będzie umiał sam w dzisiejszych czasach oznaczyć odpowiedniej stawki.

Amerykańska rezerwa tonażowa.-(BIM) Tygodnik "Fairplay" publikuje stan amerykańskiej rezerwy tonażowej na 31.VIII.1947, opierając się na liczbach statków podanych przez Komisję Morską Stanów Zjednoczonych, cyfry tonażu zaś przytaczając wg własnych obliczeń, przy czym są one wyższe od zbyt nisko obliczonych, zdaniem korespondenta "Fairplay", cyfr amerykańskich.

1947	Marzec		Kwiecień		Maj		Czerwiec		31.sierpnia	
	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT	Jedn.	BRT
"Liberty"	584	4200000	523	3750000	515	3650000	506	3600000	509	3600000
Tankowce T2	165	1680000	141	1440000	99	1000000	100	1000000	98	1000000
Ogółem, łącznie z wyżej wymienionymi	1401	9500000	1300	8500000	1227	7900000	1204	7800000	1195	7600000

W r.1946 sprzedano 299 amerykańskich statków budowy wojennej (2.130.000 BRT), w I kwartale r.1947 - 444 jednostek (2.950.000 BRT), w kwietniu 1947r. - 203 jednostek (1.460.000 BRT), w maju 1947r. - 84 jednostek (640.000 BRT), w czerwcu 1947r. - 73 jednostek (550.000 BRT), w lipcu 1947r. - 69 jednostek (460.000 BRT).

Z pośród sprzedanych z rezerwy tonażowej 1.147 statków o ogólnym tonażu 8.210.000 BRT na statki typu "Liberty" przypada 614 jednostek o tonażu ogólnym 4.418.000 BRT. Komisja Morska Stanów Zjednoczonych wciąż jeszcze posiada ok. 1.700 jednostek tego typu, pozostała zaś ilość wybudowanych w czasie wojny 2.580 statków "Liberty" została w ten lub inny sposób stracona. Statków typu "Victory" sprzedano 92 (700.000 BRT), zaś tankowców T2 - 115 (1.800.000 BRT).

Z wymienionych ilości tonażu zakupiły: Stany Zjednoczone - 2.400.000 BRT, W.Brytania - 1.170.000 BRT, Grecja - 712.000 BRT, Włochy - 665.000 BRT, Panama - 651.000 BRT i Francja - 614.000 BRT.

Jak Stany Zjednoczone gospodarują nadwyżką tonażową tankowców?- (BIM) Dnia 1o września b.r. amerykańska Komisja Morska przydzieliła różnym obcym armatorom 87 tankowców ze swej nadwyżki tonażowej w tym zakresie. Równocześnie jednak Komisja udzieliła odmownej odpowiedzi na 38 podań złożonych przez tzw. "panamskich" armatorów. Posunięcie to jest dalszym krokiem w aktualnej obecnie w Stanach Zjednoczonych kontrowersji na temat panamskiego rejestru okrętowego i jest wymierzone przeciwko obcej konkurencji, ukrywającej się pod flagą panamską. Dowodem tego jest fakt, że odmowa Komisji Morskiej nie dotyczyła tych towarzystw panamskich, które w istocie są towarzystwami amerykańskimi. Z drugiej strony świadczy to również o nieliczeniu się Komisji Morskiej z amerykańskimi związkami zawodowymi marynarzy, które sprzeciwiają się pseudo-panamskiemu rejestrowi okrętowemu, jako pretekstowi pozwalającemu na obchodzenie krajowych przepisów dotyczących płac, pomieszczeń dla załogi i jej składu.

Tygodnik brytyjski "Fairplay" (2.X.1947) z zadowoleniem podkreśla, że prawie wszystkie z przydzielonych armatorom brytyjskim tankowców pochodzą z amerykańskiej floty czynnej, nie zaś z rezerwy, w której jakość tonażu jest znacznie gorsza. Marynarka handlowa Stanów Zjednoczonych przesuwała z floty czynnej do rezerwy jednostki uszkodzone, bez uprzedniego poddawania ich remontowi, natomiast zastępowała je wybranymi jednostkami z rezerwy. W rezultacie armator, któremu obecnie przydzielony będzie tankowiec pochodzący z rezerwy tonażowej, winien liczyć się z ewtl. stratą czasu i nakładami pieniężnymi w związku z koniecznym remontem, a co za tym idzie z późniejszym terminem, w którym nowonabyta jednostka będzie mogła zacząć zarobkować.

Unifikacja amerykańskiego prawa morskiego.-(BIM) Według ostatnich doniesień z Waszyngtonu, w czasie najbliższej sesji Kongresu rozpatrzony zostanie program ujednolicenia i właściwego skomentowania amerykańskiego morskiego prawa handlowego. Program opracowany został w ciągu ostatniego roku przez specjalny podkomitet (powołany przez Komitet Prawny Kongresu) w porozumieniu z przedstawicielami zainteresowanych kół żeglugowych. W nowym ujęciu prawo morskie Stanów Zjednoczonych dzielić się będzie na następujące działy:

1. Marynarka handlowa: Komisja Morska, subsydia, ubezpieczenia, zatrudnienie, taryfy, szkolnictwo morskie.
2. Zagadnienia celne: pomiar statków, klarowanie, hipoteki i przywileje morskie, przepisy regulujące przewóz pasażerów.
3. Budownictwo: konstrukcja, kontrola, wyposażenie, zarewnienie maksimum bezpieczeństwa łącznie z działalnością Straży Brzegowej, ratownictwo, patrole lodowe itd.
4. Personel: licencjonowanie i kwalifikowanie załóg (marynarze i oficerowie), wynagrodzenie, opieka itd.
5. Odpowiedzialność za śmierć lub kalectwo zatrudnionych w przemyśle żeglugowym oraz kwestia piractwa i handlu niewolnikami.

Celem programu nie jest zmiana obowiązujących przepisów, lecz tylko ich uproszczenie i usunięcie artykułów przestarzałych i niejasnych.

Porty angielskie w oczach opinii zagranicznej.-(BIM) Belgijski dziennik żeglugowy "Lloyd Anversois" zamieścił ostatnio ciekawą notatkę zatytułowaną " O zmianę metod eksploatacji portów angielskich". Fakt, że porty angielskie nie tylko były zawsze, i są obecnie, droższe od portów kontynentalnych, lecz dają także znacznie wolniejsze tempo obsługi statków, przypisuje dziennik następującym przyczynom: stawianiu na plan pierwszy w gospodarce finansowej portów zasady rentowności (całkowita niezależność budżetowa), brakowi konkurencji portów zagranicznych (położenie geograficzne) jak i własnych (konfiguracja geograficzna oraz odpowiednia repartycja floty handlowej między porty macierzyste).

Obsługa w portach angielskich od czasu wojny nie poprawiła się, natomiast koszty manipulacyj portowych wzrosły znacznie. Ten stan rzeczy jest poważną troską zainteresowanych władz angielskich. W trwającej bowiem batalii o maksimum eksportu szybki i tani przeładunek odgrywa dużą rolę, gdy z drugiej strony najkorzystniejsze nawet układy będą unicestwiane w dużej mierze małą wydajnością pracy w portach.

Specjalnym aspektem tego zagadnienia jest obserwowane obecnie dążenie do pewnej współpracy i podziału zadań (niejako specjalizacji) między poszczególne porty angielskie. Na razie bowiem każdy port działa właściwie na własną rękę, wg własnego planu, nie skoordynowanego z zamierzeniami pozostałych portów, co w konsekwencji wywołuje opóźnienia, zbyteczne koszty i urabia odpowiednią opinię o całokształcie sytuacji w portach angielskich.

Stosunek kosztów transportu morskiego do wartości obrotów towarowych.-(BIM) Brytyjski tygodnik "Fairplay" (2.X.1947) w rozważaniach na temat ewtl. wpływu kosztów transportu importowanych do Anglii towarów na statkach amerykańskich na szybsze wyczerpanie się amerykańskiej pożyczki dolarowej, stwierdza, że w ciągu roku od 1.VII.1946 do 30.VI.1947 wartość zakupów brytyjskich w Stanach Zjednoczonych wyniosła 1.540 milionow dol. Łączne koszty transportu morskiego tych towarów wyniosły 125 milionów dol., z czego na statki amerykańskie przypadało 48 mil. dol. (38,4%). Tak więc ogólne koszty transportu morskiego stanowiły 8,1% wartości odnośnych obrotów towarowych. Wg przyjętych ogólnie obliczeń, ok. 25% ogólnych kosztów transportu

przypada na wydatki w portach obcych, jednakże w odniesieniu do towarów masowych, które stanowiły znaczną część brytyjskiego importu ze Stanów Zjednoczonych, udział wydatków portowych spadał do 15% ogólnych kosztów transportu. Przy uwzględnieniu tej ostatniej pozycji, koszty transportu importu brytyjskiego na statkach Stanów Zjednoczonych wyniosły tylko 2,6% wartości całego importu brytyjskiego z tego kraju.

Zmiany w stanie posiadania skandynawskiej marynarki handlowej - (BIM) Norweskie tow. klasyfikacyjne "Veritas" ogłosiło ostateczne dane dotyczące zmian w stanie posiadania skandynawskich flot handlowych w ciągu r.1946.

Z danych tych wynika, że w tym okresie flocie norweskiej przybyło ogółem 208 jednostek o 438.400 BRT, ubyły zaś (w formie sprzedaży oraz strat) 73 jednostki o 123.000 BRT, przybytek netto wyniósł więc 135 jednostek i 315.400 BRT. Stan floty norweskiej na 8.V.1945 wynosił 1.378 jednostek o 2.701.000 BRT, na 1.I.1946 - 1.461 jednostek o 2.979.000 BRT, na 1.I.1947 - 1.586 jednostek o 3.315.600 BRT, na 1.VI.1947 - 1.628 jednostek i ok. 3.615.000 BRT. Należy podkreślić, że wśród nabytych w r.1946 208 jednostek o 438.400 BRT na motorowce przypadło 117 jednostek o 182.700 BRT (w tym 42 tankowce - 139.000 BRT), na parowce zaś 91 jednostek i 255.600 BRT. Wśród statków nowych, zarejestrowanych w r.1946 pod banderą norweską 36 jednostek (w tym 29 motorowców) o 29.000 BRT wybudowano w Norwegii, zaś 6 jednostek o 27.150 BRT na stoczniach zagranicznych. Zakupiono za granicą łącznie 166 jednostek używanych o 382.000 BRT, z czego 35 motorowców o przeciętnym wieku 3 1/2 lat oraz 69 parowców (w tym 10 typu "Liberty") o przeciętnym wieku 21 lat dla jednostek o wielkości 400 - 6.000 BRT. Reszta zakupionych statków, to jednostki pomocnicze produkcji wojennej, kupione jedynie ze względu na możność użytkowania maszyn i urządzeń.

Szwedzka flota handlowa wzbogaciła się w r.1946 o 73 jednostki i 193.900 BRT, ubyło zaś z niej 39 jednostek i 57.000 BRT, przybytek netto wyniósł więc 34 jednostki i 136.900BRT. Stan posiadania na 1.I.1947 wynosił 1.155 jednostek i 1.700.000 BRT wobec 1.227 jednostek i 1.540.000 BRT na 1.I.1939. Należy zaznaczyć, że wśród nabytych w r.1946 - 73 jednostek i 193.900 BRT na statki nowe przypada 50 jednostek, przy czym 47 o tonażu 151.000 BRT wybudowano w tymże roku na stoczniach szwedzkich, zaś 3 jednostki i 5.900 BRT na stoczniach zagranicznych.

Duńska flota handlowa wykazała w r.1946 przybytek 55 jednostek i 45.000 BRT (w tym 7 jednostek i 22.700 BRT wybudowanych na stoczniach duńskich) oraz ubytek 13 jednostek i 18.000 BRT, przybytek netto wyniósł więc 42 jednostki i 27.000 BRT. Na 1.I.1947 stan posiadania duńskiej floty handlowej wynosił 562 jednostki i 830.000 BRT wobec 723 jednostek i 1.15[illegible].000 BRT na 1.I.1939. W ciągu I półrocza 1947r. duńska flota handlowa powiększyła się o 39 jednostek i 152.300 BRT, osiągając na 1.VII.1947 stan: 601 jednostek i 982.300 BRT. Na 1.VII.1947 na stoczniach duńskich znajdowało się w budowie 37 jednostek, przy czym stocznie te posiadały zamówienia na dalszych 41 jednostek. Jedną z poważnych przeszkód w rozwoju produkcji duńskiego budownictwa okrętowego jest spadek importu żelaza i stali z W.Brytanii, który w r.1947 wyniesie prawdopodobnie zaledwie 1/3 ilości importowanej w r.1946.-

Załadunki rudy w porcie norweskim Narvik.-(BIM) W ciągu pierwszych 8 miesięcy r.1947 z Narviku wyszło ogółem 478 statków z ładunkiem 3,3 mil. ton rudy żelaznej. Do końca b.r. suma ta wzrośnie zapewne do 5 mil. ton. Należy podkreślić, że tylko drobna część tej ilości została skierowana do Niemiec, które przed wojną przyjmowały niemal cały eksport rudy z Narviku. Mianowicie w r.1937 załadowano

w Narviku rekordowe ilość 8 mil. ton rudy, z czego 7 mil. poszło do Niemiec. W kołach norweskich oczekuje się, że, w związku z ewntl. uruchomieniem produkcji stali w Zagłębiu Ruhry, załadunki rudy w Narviku mogą wzrosnąć bardzo znacznie, mianowicie aż do 12 mil.ton rocznie, ponieważ należy w dalszym ciągu uwzględniać nowozdobyte rynki poza niemieckie.

Francuska Główna Rada Transportowa.-(BIM) Parlament francuski zatwierdził projekt ustawy o wznowieniu działalności Głównej Rady Transportowej, która istniała przed wojną, lecz została zniesiona w r.1942. Zadaniem Rady, jako ciała doradczego przy Ministerstwie Robót Publicznych i Transportu, jest koordynowanie działalności i interesów wszystkich rodzajów transportu. Zakres działalności Rady ma obejmować również komunikację między Francją i jej posiadłościami zamorskimi, komunikację wewnętrzną każdej z tych posiadłości oraz komunikację między imperium francuskim i innymi krajami. Rada ma liczyć 69 członków, mianowanych przez Ministra Robót Publicznych i Transportu, w tym 14 przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych i Transportu, 9 przedstawicieli innych resortów rządowych, 15 przedstawicieli interesów transportu. 15 pracowników przedsiębiorstw transportowych, 5 członków parlamentu i 10 przedstawicieli użytkowników transportu, wyznaczonych przez Główną Radę Ekonomiczną oraz organizacje transportowe i turystyczne. Ponadto w skład Rady Transportowej wchodzi Minister Robót Publicznych i Transportu, który mianuje z pośród członków przewodniczącego Rady i jego zastępcę. Rada dzieli się na 5 sekcyj, po jednej - dla każdego rodzaju transportu.

Pierwszym zadaniem Rady Transportowej jest opracowanie przed końcem r.1948 projektu koordynacji transportu, który będzie przedłożony do zatwierdzenia przez parlament.

We francuskich kołach żeglugowych podkreśla się, że projekt ten będzie pierwszym projektem o charakterze ogólnym, ponieważ próby podejmowane w tym kierunku w latach 1935 - 1939 miały charakter fragmentaryczny, ponadto zaś odnośne przepisy wchodziły w życie w drodze dekretu ministerialnego, bez udziału parlamentu. Zwraca się przy tym uwagę na dotychczasowe uprzywilejowane stanowisko kolei w stosunku do żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej.

Jeśli chodzi o zagadnienie transportu morskiego, niektórzy deputowani zwracali uwagę na możliwości wzajemnych zazębień kompetencyjnych między Główną Radą Transportową a Główną Radą Marynarki Handlowej, której utworzenie przewiduje nieco wcześniejsza ustawa o organizacji marynarki handlowej. Francuski Minister Robót Publicznych i Transportu wyjaśnił, że możliwość taka w zasadzie nie istnieje, bowiem zadaniem Głównej Rady Marynarki Handlowej jest koordynacja działalności francuskich towarzystw żeglugowych, celem uniknięcia współzawodnictwa między armatorami francuskimi na tym samym szlaku oraz celem jak najlepszego wyzyskania żeglugi dla interesów państwa. Natomiast sformułowane wyżej zadania i funkcje Głównej Rady Transportowej mogą wyrazić się np. w przydzieleniu jednej linii pasażerskiej obsłudze samolotowej, innej zaś obsłudze żeglugowej. W razie ewentl. konfliktu między obu Radami, jako organami doradczymi Ministerstwa Robót Publicznych i Transportu, to Ministerstwo będzie miało zawsze głos rozstrzygający.

Potrzeby francuskiej floty handlowej w związku z obrotami własnego handlu zamorskiego.-(BIM) Prezes francuskiego Związku Przemysłowo-Morskiego Cargandel stwierdził ostatnio, iż Francja wydaje bardzo znaczne sumy, znaczniejsze niż przed wojną, z tytułu frachtów dla obcych statków obsługujących import francuski. Za jedyną drogę do znaczniejszego zredukowania tych wydatków Cargandel uważa z jednej strony wyposażenie portów francuskich w pierwszorzędne urządzenia, pozwalające na obniżenie stawek frachtowych (tutaj wzorem ma być Rotterdam), z drugiej zaś stworzenie własnej floty specjal=

nych nowoczesnych trampów dalekomorskich, które by obsługiwały ładunki towarów masowych przede wszystkim w imporcie do Francji, ale również i w eksporcie.

Ze względu na przesunięcia, jakie nastąpiły po wojnie w kierunkach francuskich obrotów węglem, mianowicie na import węgla ze Stanów Zjednoczonych, zamiast z W.Brytanii, wzrosła rola wielkich portów francuskich, jako ośrodków importu węgla, na niekorzyść portów małych, niedostępnych dla statków typu "Liberty" i innych wielkich jednostek transatlantyckich. W związku z tym wzrosły znacznie w stosunku do poziomu przedwojennego np. obroty węglem portu Le Havre. Wzrastając od 49.000 t w styczniu 1947r. do 103.000 t w lipcu 1947r. wyniosły one 523.000 t w ciągu 7 pierwszych miesięcy b.r., podczas gdy w r.1946 ogółem 488.000 t, a przed r.1939 przeciętnie rocznie 500.000 t.

Jeśli chodzi o węgiel, Cargandel stwierdził, że nawet przy utrzymaniu lub zwiększeniu poziomu produkcji krajowej i przy dostawach z zagłębi Saary lub Ruhry, Francja będzie musiała jeszcze importować węgiel ze Stanów Zjednoczonych, prawdopodobnie 1 - 1,5 miliona ton miesięcznie. Gdyby Francja posiadała własne statki specjalne, mogłaby importować antracyt z Tong-Kingu w Indochinie Francuskiej (w r.1938 - 200.000 ton na obcych statkach), oraz węgiel z Madagaskaru. W r.1946 kolonie francuskie w północnej Afryce wyeksportowały 5.213.606 t fosfatów, w większości na obcych trampach, przy czym znaczna część tych ładunków odbywała daleką trasę do Australii z obciążeniem z tytułu frachtów 65 sh/t. Eksport ten prawdopodobnie będzie wzrastał i gdyby mógł być obsługiwany przez specjalny tonaż francuski, przy założeniu, że porty Francji macierzystej byłyby przystosowane do przyjmowania tak wielkich statków, można by wyzyskać ten tonaż w drodze powrotnej dla importu węgla do Francji. Podobnie tonaż francuski mógłby obsługiwać eksport rudy żelaznej z północnej Afryki do Rotterdamu, zabierając stamtąd w drodze powrotnej węgiel z Zagłębia Ruhry. W różnych krajach rozważa się i wypróbowuje obecnie nowe typy trampów dalekomorskich, przy czym dla potrzeb francuskiego eksportu fosfatów i importu węgla sugeruje się statki o pojemności 12 - 18 tys. ton, szybkości 12 węzłów i zanurzeniu ok. 10 m; statki te wymagają odpowiednio głębokich basenów portowych.

Realizując politykę usamodzielnienia się w zakresie obsługi transportowej swego importu, rząd francuski umieścił szereg zamówień na stoczniach kanadyjskich, wśród których na szczególną uwagę zasługuje 6 statków węglowych (po 5.400 BRT, 7.500 TDW, turbiny parowe, 11 1/2 węzła), z których 2 mają być dostarczone jeszcze przed końcem b.r. W r.1940 francuska flota handlowa, składająca się w większości z jednostek starych, liczyła tylko 14% motorowców. W ostatnich latach jednak armatorzy francuscy wykazują wyraźnie wzrastające zainteresowanie napędem motorowym, co przejawia się w strukturze nowobudowanego tonażu. W r.b. 74% tonażu dostarczonego przez stocznie oraz znajdującego się jeszcze w budowie przypada na motorowce. Jest to stosunek znacznie wyższy niż przeciętna światowa dla tonażu w budowie, która w r.1946 wynosiła 51% dla motorowców i 49% dla parowców, a w r.1939 - 24% dla motorowców i 76 dla parowców.

Kapitały amerykańskie we włoskim przemyśle stoczniowym i w żegludze tureckiej. -(BIM) Jak donosi genueński korespondent tygodnika "Fairplay" (23.X.1947), amerykański Bank Eksportowo-Importowy zatwierdził kredyty dla stoczni włoskich na ogólną sumę 5.800.000 dolarów na zakup urządzeń i materiałów na rynku amerykańskim. Kwota ta ma być rozdzielona między następujące zakłady budownictwa okrętowego: Ansaldo w Genui - 3.000.000 dol., Cantieri Riuniti dell' Adriatico - 1.500.000 dol., Odero-Terni-Orlando w Liwerno - 800.000 dol., Navalmeccanica w Neapolu - 500.000 dol. Równocześnie szerzą

się pogłoski, co do których nie ma specjalnego potwierdzenia, ani zaprzeczenia, o rozważanych jakoby przez kapitał amerykański i brytyjski planach udziału w żegludze włoskiej.

Ten sam tygodnik brytyjski przytacza urywki z niedawnego przemówienia tureckiego ministra komunikacji, który stwierdza wolę Turcji i jej konkretne możliwości ustabilizowania swej floty handlowej na wschodnich wodach Morza Śródziemnego, albowiem "jest sprawą zasadniczej wagi, abyśmy importowali i eksportowali nasze towary własnymi środkami transportowymi". Minister turecki stwierdza zarazem wydatną pomoc Stanów Zjednoczonych w stworzeniu silnej tureckiej floty handlowej, pomoc polegającą na dostarczeniu Turcji 10 statków na warunkach kredytowych i po cenach znacznie niższych w stosunku do bieżącej wartości.

Tranzyt szwajcarski w portach włoskich.-(BIM) We wrześniu r. 1947 odbyła się w Genui konferencja włosko-szwajcarskiej Komisji Portowej, mająca na celu uregulowanie kwestii tranzytu szwajcarskiego przez porty włoskie, co praktycznie sprowadza się do urzeczywistnienia współpracy między Genuą a Savoną z jednej strony a Szwajcarią z drugiej strony: m.in. chodzi tu o przygotowanie wystarczającej ilości wagonów towarowych dla ładunków tranzytu szwajcarskiego.

Pierwszym pozytywnym wynikiem obrad było osiągnięcie porozumienia w kilkakrotnie już uprzednio rozważanej kwestii rozrachunku walutowego kosztów transportu: uzgodniono mianowicie, że w przyszłości koszty te będą pokrywane wg przeciętnego kursu wymiennego. Szwajcarska Izba Rozrachunkowa Importowo-Eksportowa przyjęła ten projekt z dużym zadowoleniem, dotychczasowa bowiem praktyka regulowania należności doprowadziła do znacznego zmniejszenia tranzytu szwajcarskiego w portach liguryjskich.

Przychylne stanowisko Włoch jest wyrazem samoobrony przed konkurencją portów państw półn.-europejskich (belgijskich, holenderskich, francuskich) i z tej przyczyny statkom tych bander czyni się w portach włoskich daleko idące ulgi, jak np. zapewnia się szybką odprawę statków, która na ogół pozostawia tu wiele do życzenia.

Przyszłość Rotterdamu.-(BIM) Projektowana centralizacja w Rotterdamie importu i dystrybucji ropy naftowej, sprowadzanej do Europy ze Środkowego i Bliskiego Wschodu, otwiera nowe możliwości rozwojowe przed tym portem. Holenderskie Towarzystwo Naftowe "Batafsche Petroleum Maatschappij", podległe towarzystwu "Royal Dutch i Caltex" (poprzednio Texas Company), zakupiło już duże obszary koło Rotterdamu dla założenia magazynów, rafinerii oraz fabryk dla przetworów produktów ubocznych.

Z uwagi na fakt, iż już w niedługim czasie Stany Zjednoczone przestaną eksportować ropę naftową, co zostało przyśpieszone rabunkową gospodarką ropą amerykańską w czasie wojny, Bliski i Środkowy Wschód staną się głównym źródłem ropy dla Europy zachodniej. Transporty ropy, koncentrowane w Rotterdamie, staną się dla portu rekompensatą za zmniejszony przeładunek węgla. Urządzeniem portu naftowego mają zająć się władze municypalne Rotterdamu.

Do dalszej rozbudowy portu przyczyni się też fakt, że transporty holenderskich rud żelaznych do hut będą kierowane przez Rotterdam, podobnie jak gotowe wytwory żelazne eksportowane z Ruhry. Rozpoczął się też już tranzyt rud szwedzkich przez Rotterdam do Austrii, który w ciągu b.r. osiągnie cyfrę 28 tys.ton.

Z żeglugi belgijskiej.-(BIM) Według doniesień korespondentów angielskich z Brukseli, belgijski Minister Komunikacji został upoważniony przez Radę Ministrów do przedłożenia Regentowi Belgii, ks. Karolowi, projektu ustawy stwarzającej lepsze warunki rozwoju belgijskiej floty handlowej, rybołówstwa i przemysłu stoczniowego. Ustawa ta upoważniałaby rząd do pożyczki w kwocie 200 mil.frs. dla belgij=

skich towarzystw żeglugowych na okres 10 lat przy zastosowaniu najniższej stopy procentowej. Jednym z celów tej akcji jest rozbudowa belgijskiej floty handlowej do 850.000 BRT (obecnie - stan na 15. IX.1947 - tonaż belgijski liczy 354.378 BRT).

Porty europejskie w walce o tranzyt czeski.-(BIM) Szwajcarskie czasopismo "Navigation et traffic mondial" w zeszycie poświęconym zagadnieniom czechosłowackiej gospodarki narodowej rozważa sprawę tranzytu czeskiego przez porty europejskie, przede wszystkim Rotterdam i Antwerpię. Wg danych holenderskich, w r.1946 obroty tranzytowe Czechosłowacji przez port Rotterdam wyniosły 1 1/2 miliona ton, zaś cyfra za r.1947 będzie prawdopodobnie większa. Transport towarów między Czechosłowacją i Rotterdamem odbywa się w 80% przy pomocy kolei, w 10% jest to transport samochodowy i w 10% transport łamany, przy pomocy żeglugi śródlądowej i kolei. Transport samochodowy umacnia swą pozycję w zakresie artykułów wysokowartościowych, jak ryba, mięso, konserwy, kawa, herbata, artykuły kolonialne, maszyny precyzyjne, szkło, naczynia, chmiel, słód itd., natomiast kolej obsługuje towary masowe. Jak widać z powyższych danych, Rotterdam stał się poważnym portem dla dowozów kolejowych, a to tym bardziej, że żegluga na Renie nie może jeszcze być wyzyskana w całej pełni. Gdy zostanie zrealizowane połączenie śródlądowe Ren - Men - Dunaj, możliwy będzie transport wodny czechosłowackich towarów tranzytowych na trasie Bratysława - Rotterdam.

Antwerpia uważa Rotterdam za swego najpoważniejszego konkurenta w walce o transport tranzytu czechosłowackiego. Belgowie z goryczą stwierdzają, że Holendrzy mocno zabezpieczyli w Pradze interesy swego portu, podczas gdy oni sami dopiero w ostatnich miesiącach zakrzątnęli się około zorganizowania w stolicy Czechosłowacji tzw. "Maison Belge", która ma spełniać funkcje placówki informacyjno - propagandowej na rzecz portu Antwerpii, kolei belgijskich itd. Od dnia 20.IX.1947 miało być uruchomione połączenie samochodowe między Pragą i Antwerpią, celem złagodzenia istniejących trudności komunikacyjnych. Mówi się również o wprowadzeniu preferencyjnych opłat portowych w stosunku do towarów tranzytu czechosłowackiego, Belgowie bowiem stwierdzają, że pod tym względem Rotterdam jest bardziej konkurencyjny niż Antwerpia. Koleje belgijskie już od stycznia 1947 r. stosują względem tranzytu czechosłowackiego taryfę preferencyjną, obejmującą budulec w postaci desek, szkło, bawełnę, meble, słód, stal w sztabach, słupy telegraficzne, wyroby szklane itd. Komunikacja kolejowa Belgia - Czechosłowacja trwa 3 dni, przy czym Belgia, ze względu na swój bogaty tabor kolejowy, zamierza uruchomić komunikację codzienną, co ma być poważnym czynnikiem konkurencyjnym w stosunku do uboższej w tabor Holandii.

Belgowie z ubolewaniem stwierdzają, że obecnie tranzytowe obroty czechosłowackie przez port Antwerpię i przez port Rotterdam mają się do siebie jak 2 do 3, podczas gdy Antwerpia uważa się obecnie za największy port europejski i za najbardziej predestynowaną do obsłużenia większości tranzytu czechosłowackiego. Holendrzy z większym spokojem mówią o naturalnym rozczłonkowaniu strumienia towarów tranzytu czechosłowackiego między różne porty Europy północnej i południowej, natomiast Belgowie dążą w tym zakresie do pewnej wyłączności. Stwierdzają oni, że Hamburg, na skutek katastrofalnego spadku wód Łaby w b.r., odpadł przejściowo jako konkurent do czechosłowackich obrotów tranzytowych, a spadek po nim przejmą Antwerpia i Rotterdam. Jednakowoż prasa żeglugowa donosi o dokonywaniu przeładunków czeskiego tranzytu w Hamburgu, na zasadzie porozumień między Czechosłowacją a przedstawicielami linii żeglugowych angielskich i amerykańskich. Angielskie tow. żeglugowe "The South American Saint Line", reprezentowane w utworzonej niedawno w Pradze "British Shipping Agency", uruchomiło z dniem 17 września b.r. re=

gularna linię Hamburg - Ameryka Płd., przede wszystkim dla obsługi handlu czeskiego. Wskazuje to wyraźnie, że Anglicy energicznie przystępują do zapewnienia sobie maksimum udziału w morskim transporcie czeskiego handlu zagranicznego.

Jednocześnie amerykańskie towarzystwo United States Lines projektuje uruchomienie regularnego połaczenia Hamburg - Nowy Jork. Obecnie kursują na tym szlaku dwa statki towarzystwa United States Lines. Ładunek stanowi w większości drobnica dla Czechosłowacji (import i eksport wolnorynkowy). Na razie linia ta traktowana jest eksperymentalnie, gdy jednak będą widoki na regularny dopływ ładunku, Hamburg uzyska regularne połaczenie z Nowym Jorkiem. Oddział United States Lines funkcjonuje w Hamburgu już od czerwca b.r.

Antwerpia interesuje się przyszła rola w tranzycie czeskim portu Gdyni - Gdańska, w związku z układem polsko-czechosłowackim, przewidującym przeładunek przez porty polskie po 100.000 ton tranzytu czeskiego we wrześniu, październiku i listopadzie 1947r. oraz 150.000 ton w grudniu.

Jak podaje "Fairplay" (2.X.1947), aliancki zarząd wojskowy Triestu ogłosił wprowadzenie z dniem 15 sierpnia 1947r. zniżki taryfy kolejowej na liniach łaczacych Czechosłowację z Triestem, na skutek czego stawki opłat kolejowych na trasie Triest - Praga zrównały się ze stawkami kolei jugosłowiańskich do portu Rjeka (Fiume). Zarządzenie to ma na celu podniesienie konkurencyjności Triestu w stosunku do portu jugosłowiańskiego w zakresie morskich obrotów towarowych państw środkowej Europy.

Stocznie niemieckie dla Czechosłowacji.-(BIM) Według doniesień agencji Reuter'a z Pragi, Czechosłowacja otrzyma w najbliższym czasie część stoczni niemieckich "Blohm Voss Shipyards" w Hamburgu, co stworzy dla niej możliwość zapoczatkowania własnej floty.

E - 10925